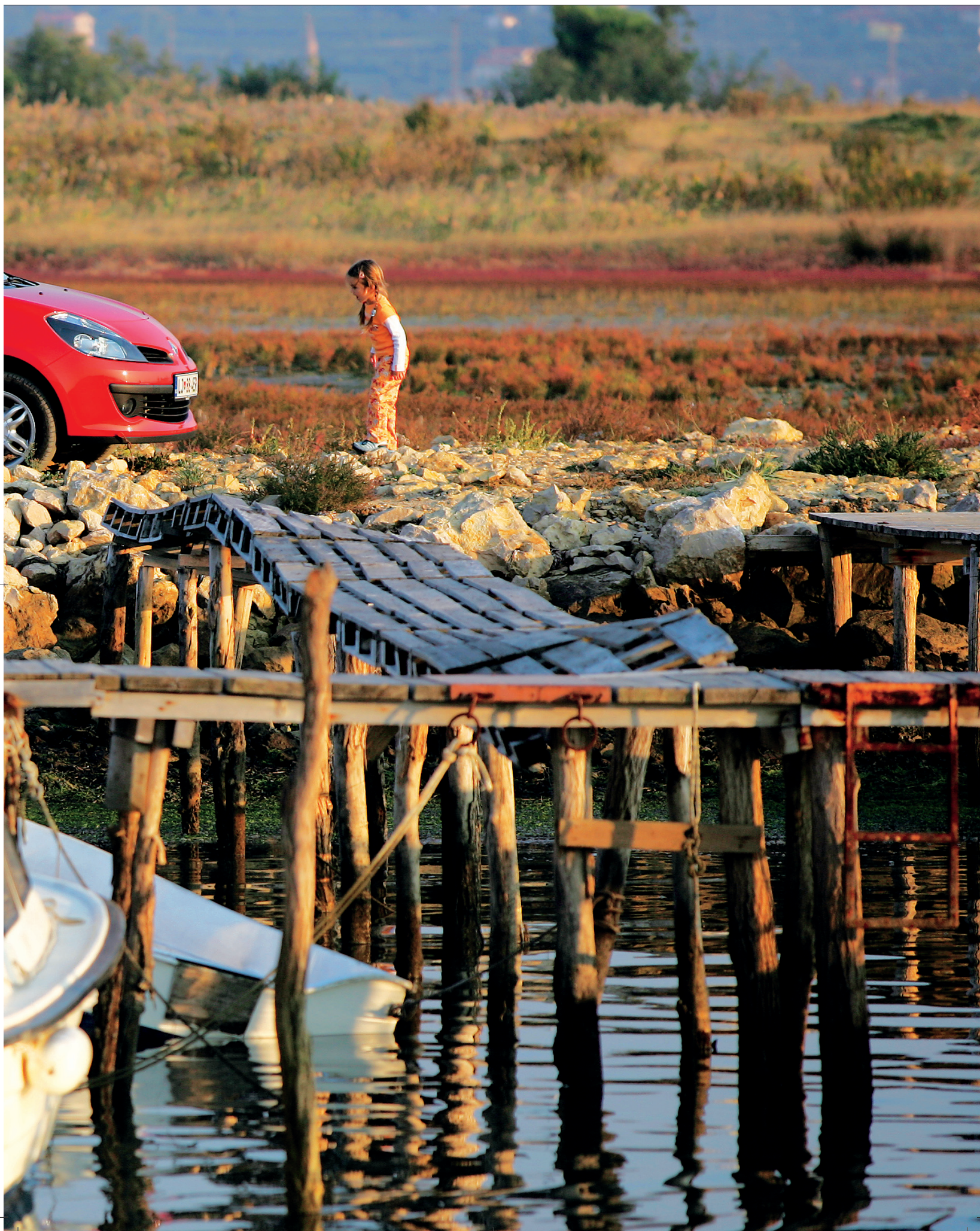
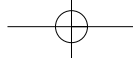


Test | Renault Clio 1.4 16V Confort Dynamiquebesedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

Vrnimo se deset, petnajst let nazaj. »Kaj sploh še ostane velikim?« se je glasil reklamni slogan, s katerim so Renaultovi možje oglaševali Clia. Majhen mestni avto, ki je mnoge očaral že ob svojem prihodu. In kaj se za tem imenom ponuja danes? Povsem nov avto, ki pa sploh ni več tako majhen.



Clio Grande



Test | Renault Clio 1.4 16V Confort Dynamique



Mimogrede, skoraj sočasno so pri Fiatu predstavili Cliovega verjetno največjega tekmeca, ki se prav tako lahko pohvali z izvrstnimi prodajnimi uspehi, in nanj poleg imena pritisnili še pečat Grande. In da boste vedeli, novi Punto je res največji v svojem razredu in res je tudi, da je edini med svojimi tekmeci, ki v dolžino meri več kot štiri metre - natančno 4,03 metra, toda v primerjavi s Cliom je daljši le za 44 milimetrov. To pa pomeni, da tudi Clio ne manjka prav veliko do štirih metrov

»Novi Clio je postal osebni avto v pravem pomenu besede, s katerim se lahko dva odpravita tudi na daljše poti. In tokrat mislimo povsem resno.«

ali, če želite drugače, novi Clio je v primerjavi s svojim predhodnikom zrasel za kar 21 centimetrov. Slogan »Kaj sploh še ostane velikim?« gre tako v zgodovino, mi pa se danes raje vprašajmo, kaj ponujajo veliki.

Povsem na začetku prepoznavno obliko, ki je tako značilna za Renaultove avtomobile z dolžino okoli štirih metrov. Ta res ni enako udarna kot pri Meganu - verjetno tudi zato, ker v razredu, v katerem se je znašel Clio, vladajo precej ostrejša razmere in je prostora za eksperimentiranje manj -

vseeno pa lahko rečemo, da je Clio svež izdelek. Kako sveže bo deloval na cestah, pa je v veliki meri odvisno tudi od barve, v katero je odet. Ampak ta je običajno stvar posameznikovega okusa, zato se v to ni smiselno poglobljati. Raje pogledjmo, kaj še ponuja novinec. Da je občutno večji, boste na zunaj le opazili, občutili pa šele, ko boste v njegovi notranjosti. Če je še pri prejšnjem modelu veljalo, da sedite v mestnem avtomobilu, ki je, tako kot vsi avtomobili v tem razredu, tudi na prednjih sedežih nekoliko utesnjen, to za novince ne velja več. Spreddaj ni nič manj prostora kot v mnogih avtomobilih večjega avtomobilskega razreda. Vzdolžnega pomika je dovolj, prostora nad glavami in v višini ramen prav tako in kar je morda najbolj pomembno, ob vsem tem je izredno napredovala tudi ergonomija voznikovega delovnega okolja. Čeprav idealna še ni. Volanski obroč je na primer še vedno za odtonek prepoln in v paketih oprem, kjer ni nastavljen po globini, tudi predaleč od rok. Sedež je kljub višinsko nastavljenemu položaju za spoznanje previsok, tisti, ki bodo posegali po paketu Dynamique zato, ker bodo od njega pričakovali več športnega duha, kot ga zmorejo drugi, pa bodo potarnali še o bočnem oprijemu sicer športno oblikovanega sedalnega dela in naslonjala. Toda to so podrobnosti, ki jih opazijo vozniki, ki pogosto menjavajo avtomobile. V splošnem namreč velja, da je položaj za volanskim obročem dober in da bo zadovoljil še tako zahtevnega voznika. Tako kot vse drugo. Na primer, odlično nameščene komande za ukazovanje avdiosistemu, ki so desno tik ob volanskem obroču, ali pa s podatki bogat potovalni računalnik - tega upravljate s tipkama na desni obvolanski ročici - nič več nov, a še vedno zelo uporaben je tudi informacijski zaslon, nameščen na sredini armaturne plošče. Če nadaljujemo,





moramo z najvišjo oceno v tem razredu oceniti še plastiko, iz katere je izdelan gornji del armaturne plošče (ta želi spominjati na usnje), vrhunsko idejo, ki so jo oblikovalci uresničili z oblikovanjem zračnikov in vrtljivih elementov za odpiranje dovodov zraka, gromozansko velik predal pred sovoznikom, za katerega je naš tehnični urednik v šali dejal, da bi vanj z lahkoto pospravil za dober milijon droge, in ne nazadnje ročico parkirne zavore, za katero oblikovalci k sreči niso iskali navdiha pri Meganu, ampak so jo pustili takšno, kot smo je vajeni. Torej klasično.

Ni kaj, vse kar ima novi Clio spredaj, vas lahko resnično navduši, to pa verjetno počasi namiguje na to, da je zadaj teh stvari manj. 21 centimetrov, za kolikor je zrasel novi Clio, pač ni dovolj, da bi lahko navduševali prav z vsem. Zato so se Renaultovi možje odločili smotrno in Cliu, ki je v največji meri namenjen dvema, namenili več prostora spredaj, potnikoma zadaj in prtljagi, ki seveda sodi v prtljažnik, pa nekoliko manj. A še



Iz oči v oči



Če ga pogledam kot voznik, razočara. Volan ne posreduje nobenega občutka, kaj se dogaja s prednjimi kolesi, podvozje se odziva z zamudo in kljub temu da je lega na cesti sicer varna, avto ne ponuja užitka v vožnji. Če pa pogledam kot (vsakdanji) uporabnik, potem je še dovolj športen, da ni 'le avto', hkrati pa je v njem dovolj prostora, udobja in vsakdanje uporabnosti (dobro, lepše bi bilo imeti pet vrat, a potem bi bil ta Clio manj športen), da bo pritegnil marsikaterega kupca - a le tiste, ki bodo lahko prebavili ceno.

Dušan Lukič



Hja, glede Clia sem - očitno kar tradicionalno - še vedno v dilemi: dovolj je dober, da bi ga imel, a hkrati mi želja po vožnji z njim ne bo nikoli kratila spanca. Sedi se za razred bolje kot v predhodniku, Micrino podvozje je prava rešitev, servovolán je preveč posreden, pogrešam pomično zadnjo klop. No, ampak ta pomanjkljivost velja skoraj za vse v tem razredu. Po moje bo novemu Cliu precej kupcev odžrl stari (Storia), ki ima dobro ceno.

Aljoša Mrak



Priznam, Clio mi je všeč. Je majhen, dovolj hiter in okreten, vpadljive in prikupne zunanosti, notranji materiali so solidni in ima vse, kar imajo veliki, zato ne vidim razloga, zakaj ga ne bi imeli. Žal volanski obroč v tem paketu (Confort Dynamique) ni nastavljen po globini in položaj sedenja ni najidealnejši, ampak to sta tudi edini stvari, ki mu jih lahko zamerim.

Aleš Pavletič



Test | Renault Clio 1.4 16V Confort Dynamique



vedno dovolj, da bosta dva odrasla potnika zadaj imela dovolj prostora za roke in glave in nekoliko manj za kolena in noge. Prtljažnik je v primerjavi s predhodnikovim zrasel za 33 litrov, pohvalno pa je, da je pravih oblik in da so za razliko od mnogih sodobnih avtomobilov inženirji dovolj prostora namenili tudi rezervnemu kolesu normalne velikosti. To je pod dnom, zaradi česar se boste med menjavo malo umazali, se boste pa zato dovolj hitro, predvsem pa varno pripeljali do najbližje vulkanizerske delavnice. Manj razveseljuje dejstvo, da je rob, čez katerega je treba dvigniti prtljago, precej visok (24 cm) in da s podiranjem zadnje klopi - zlaga se v razmerju 60 : 40 - dno ni povsem ravno. Ampak kot ničlikokrat bomo tudi tokrat napisali, da za vse tiste, ki potrebujejo velik in uporaben prtljažnik, pri Renaultu ponujajo druge vrste avtomobilov, ki niso prav nič dražji.

Novi Clio je namreč postal osebni avto v pravem pomenu besede, s katerim se lahko dva odpravita tudi na daljše poti. In tokrat mislimo povsem resno. Prostora je dovolj, udobja prav tako, zaradi daljše medosne razdalje je požiranje neravnin prijetnejše, no, najprijetnejše pri vsem

pa je uglajenost, ki jo zmore pokazati. 1,4-litrski bencinski motor sploh ni najmočnejši v paleti in še manj motor, ki bi se, napisan na papirju, zdel najprimernejši. Pa se je izkazal za odličen izdelek. Uglajenost in kultiviranost, ki ju pokaže v vožnji, brez odvečnih sunkov, ki smo jih sicer vajeni med speljevanji in prestavljanji, sta nedvomno njegovi največji odliki. Ne more sicer zatajiti, da gre za povsem povprečno velik motor v tem razredu in da se v njegovi glavi skriva štiriventilska tehnika, kar pomeni nekoliko pogostejše poseganje po prestavni ročici, toda ko enkrat dosežete želeno hitrost, jo agregat brez težav ohranja tudi pri zelo nizkih vrtljajih. Dokaz za to je tudi ugodna poraba goriva, ki smo jo dosegli na našem testu. V povprečju ni presegla devetih litrov na sto prevoženih kilometrov.

Edino zamero bodo lahko zahtevnejši vozniki novemu Cliu pripisali zaradi volanskega servo mehanizma. Ta je preveč mehak in brez pričakovanih povratnih informacij, zaradi česar je voznik prikrajšan za prave užitke v vožnji in prisiljen v natančno dodajanje volana v ovinkih. Ampak večine kupcev to ne bo motilo in bo o novincu ohranila dobro mnenje. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA

ESP	160.000
Pomoč pri parkiranju zadaj	70.000
Samodejna klimatska naprava	62.000
Radijski sprejemnik s CD-jem	od 85.000
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	43.400
Prednja meglenka	17.800
Prednji odbijač	72.900
Okrasna maska	5.500
Prednja šipa	103.900
Znak	4.800
Prednji blatnik	34.300
Zadnji odbijač	73.200
Zunanje ogledalo	22.100

Tabela konkurence

Model	Renault Clio	Mitsubishi Colt C23	Renault Modus	Volkswagen Polo
	1.4 16V Expression Comfort	1.3 Invite	1.4 16V Auth. Conf.	1.4 16V (74 kW) Trendline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1390	1332	1390	1390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	72/100 pri 5700	70/95 pri 6000	72/98 pri 5750	74/101 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	127 pri 4250	125 pri 4000	127 pri 4250	126 pri 4400
dolžina × širina × višina (mm)	3986 × 1707 × 1493	3810 × 1695 × 1520	3792 × 1695 × 1589	3916 × 1650 × 1467
največja hitrost (km/h)	183	180	177	188
pospešek 0-100 km/h (s)	11,3	11,0	11,4	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,7/5,4/6,6	7,7/5,0/6,0	8,7/5,6/6,7	9,0/5,4/6,7
cena osnovnega modela (SIT)	2.765.000	2.750.000	3.165.000	2.626.000

Renault Clio 1.4 16V Confort Dynamique

CENA: (Renault Nissan Slovenija)

Osnovni model: 2.885.000 SIT

Testno vozilo: 3.195.000 SIT

Moč: 72 kW (98 KM)

Pospešek: 12,3 s

Največja hitrost: 175 km/h

Povpr. poraba: 8,9 l/100 km

Garancija:

[2] leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 let garancije za lak, mobilna garancija]

Predvideni redni servisi:

menjava olja na 30.000 km

sistematični pregled na 30.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	36.480	obvezno zavarovanje [2]:	597.000
material:	106.410	kasko zavarovanje [2]:	472.800
gorivo	2.123.540		
gume [1]:	190.400	Skupaj:	5.576.630
izguba vrednosti po 6 letih:	2.050.000	Strošek za prevoženi km:	55,8 SIT/km

[1] - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

NAŠE MERITVE

(T=7 °C / p= 1030 mbar / rel. vl.: 87 % / Gume: Dunlop SP Sport 01 / Stanje km stevec: 1761 km)

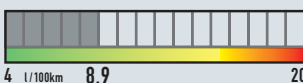
Vozne lastnosti

Pospeški
 0-100 km/h: 12,3
 402 m z mesta: 18,2

 1000 m z mesta: 33,5
 (123 km/h)
 (153 km/h)

Prožnost
 50-90 km/h (IV.): 13,5
 80-120 km/h (V.): 19,2

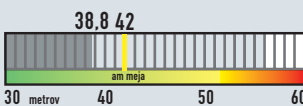
Največja hitrost 175 km/h
 (V. prestava)

Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 7,2
 največje povprečje 9,7
 skupno testno povprečje 8,9


Truš v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	dB
50 km/h	54	52	51	
90 km/h	64	62	61	
130 km/h		69	66	
Prosti tek			36	

Zavorna pot

 od 130 km/h: 62,6
 od 100 km/h: 38,8
 (AM meja 42 m)


Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

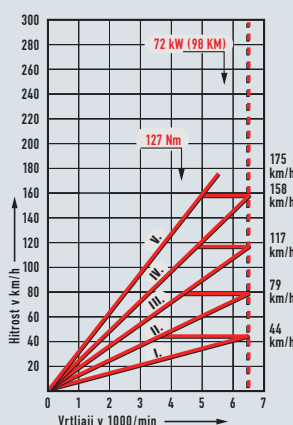
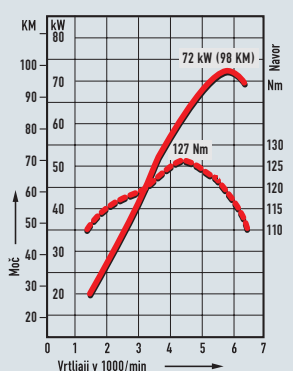


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

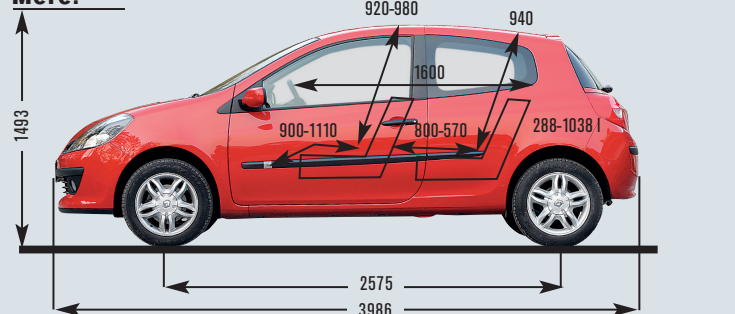


Za vsakodnevno rabo je pravi avto, za kakršne-koli športne užitke pa bo žal treba poseči po čem drugem.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 79,5 × 70,0 mm - gibna prostornina 1390 cm³ - kompresija 10,1 : 1 - največja moč 72 kW (98 KM) pri 5750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,4 m/s - specifična moč 51,8 kW/l (70,4 KM/l) - največji navor 127 Nm pri 4250/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - hitrosti v posameznih prestavah pri 1000 vrt/min v km/h I. 6,71; II. 12,21; III. 17,94; IV. 24,28; V. 30,46 - platišča 5,5J × 15 - gume 185/60 R 15 H, kotalni obseg 1,82 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 30,5 km/h. **Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj bobnasti, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1145 kg - dovoljena skupna masa 1635 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 535 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 183 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,4/6,6 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1707 mm - kolotek spredaj 1472 mm - zadaj 1470 mm - rajdni krog 10,7 m.

Notranje mere: širina spredaj 1380 mm, zadaj 1400 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 55 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - servovolan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - električni pomik šip spredaj - klimatska naprava - električno ogrevani in nastavljeni vzvratni ogledali - deljiva zadnja klop - voznikov sedež nastavljen po višini.

Ocena

Zunanost [15]	13	Drznost oblike se ne more primerjati z Meganovo, vendar je kljub temu očitno, h kateri znamki sodi.
Notranost [140]	117	Največ boste našli spredaj - prostora in novosti - ampak tudi zadaj je Clio v marsičem boljši.
Motor, menjalnik [40]	33	Da je bencinski motor lahko odlična izbira, si mnogi danes verjetno ne znajo več predstavljati, ampak verjemite, da je.
Vozne lastnosti [95]	69	Pohvalo si zaslužita kultiviranost in uglejenost, grajo pa nekomunikativen in premehek volanski servo.
Zmogljivosti [35]	22	Motor zna zaživeti, ampak šele v višjem delovnem območju, to pa pomeni, da bo treba večkrat poseči po prestavni ročici.
Varnost [45]	40	Pri Renaultih lahko govorimo že o pregovorno dobri varnosti, in to se je izkazalo tudi tokrat. Poglejte zavorno pot!
Gospodarnost [50]	35	Avto ni med cenejši, vas bo pa prepričal z zmerno porabo goriva in izredno majhno izgubo vrednosti.

Skupaj 329

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost spredaj
- ▲ materiali na armaturni plošči
- ▲ komande za ukazovanje avdiosistemu
- ▲ kultivirano delovanje
- ▲ poraba goriva
- ▲ zavorna pot
- ▼ nekomunikativen volanski servomehanizem
- ▼ prožnost motorja
- ▼ (pre)položen in preveč oddaljen volanski obroč
- ▼ visok položaj sedenja